

**СТЯЖКИН МАКСИМ НИКОЛАЕВИЧ**

**ВЛИЯНИЕ СЕТЕВЫХ БЛАГ НА СОСТОЯНИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ  
РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

**Специальности 08.00.01 – Экономическая теория,  
08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством  
(региональная экономика)**

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**диссертации на соискание ученой степени**  
**кандидата экономических наук**

**Казань - 2013**

Работа выполнена на кафедре территориальной экономики ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

Научный руководитель: Панасюк Михаил Валентинович  
доктор географических наук, профессор  
ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский)  
федеральный университет», профессор кафедры  
территориальной экономики

Официальные оппоненты: Колесниченко Елена Александровна  
доктор экономических наук, профессор  
ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный  
университет им.Г.Р.Державина», профессор  
кафедры бизнес-информатики и математики

Стерликов Федор Федорович  
доктор экономических наук, профессор  
ФГБОУ ВПО «Московский государственный  
университет технологий и управления», И.О.  
заведующий кафедрой теоретической  
экономики

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Казанский национальный  
исследовательский технический университет  
им.А.Н.Туполева-КАИ»

Защита состоится 11 мая 2013 года в 12.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.081.29 при ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет» по адресу: 420008, г.Казань, ул. Кремлевская, 6/20, аудитория 204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет».

Сведения о защите и автореферат диссертации размещены на официальных сайтах ВАК Министерства образования и науки РФ <http://www.vak.ed.gov.ru> и ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет» [www.kpfu.ru](http://www.kpfu.ru).

Автореферат разослан 9 апреля 2013 года.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
кандидат экономических наук,  
доцент



Л.З.Алиакберова

## **I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

**Актуальность темы исследования.** Одним из атрибутивных признаков постиндустриального общества выступает его сетевой характер, что позволяет трактовать сетевые блага в качестве существенного элемента экономической системы современного государства, от состояния которого во многом зависят вектор и темпы его развития. В рамках альтернативных школ и течений длительное время формировались представления о содержании сетевых благ как одном из видов общественных благ, производство которых определяется характером государственного устройства, состоянием публичных финансов и оказывает непосредственное влияние на уровень доходов и качество жизни населения. В то же время активизация противоречивых процессов глобализации и регионализации, разработка и внедрение продуктовых и процессных инноваций в общественное воспроизводство обуславливают развитие процессов сетевизации экономики, что требует дальнейшего развития представлений о закономерностях функционирования постиндустриального общества, которое в полной мере может быть определено как сетевое.

В этой связи особый интерес проблема воспроизводства сетевых благ представляет для современного российского государства, особенностью которого выступает наличие поляризованного экономического пространства, представленного совокупностью относительно самостоятельных региональных образований. Сохранение единства национального экономического пространства и его интеграция в мировое сообщество обуславливают необходимость эффективного воспроизводства сетевых благ, среди которых особую роль выполняет транспортная система. Признание устойчивых взаимосвязей между процессами глобализации, регионализации и воспроизводства сетевых благ, а также территориальных особенностей размещения последних с учетом особенностей российских регионов обуславливают необходимость дальнейшего развития теории экономики общественного сектора в части уточнения понятийного аппарата с учетом содержания и результатов центробежных и центростремительных процессов в российской экономике, выявления региональных факторов воспроизводства сетевых благ, определяемых особенностями этно-социокультурной среды, выявления перспектив использования потенциала конкурентных отношений для обеспечения предложения сетевых благ в соответствии с объемом и структурой спроса на них.

Разработка глубокого теоретико-методологического подхода к содержанию сетевых благ и региональным факторам их воспроизводства позволит обосновать условия, обеспечивающие эффективное развитие

международной системы товародвижения и международной транспортно-логистической системы (МТЛС) как факторов поступательного социально-экономического развития российских регионов. Опыт доказывает, что транспортно-логистическая система (ТЛС) как сетевое благо играет важную роль в реализации структурных преобразований, создает условия для повышения показателей уровня и качества жизни населения, обеспечивают формирование «точек роста» и зон опережающего развития. Повышение эффективности функционирования ТЛС выступает необходимым условием выполнения государством важнейших функций по обеспечению национальной безопасности, укреплению единства экономического пространства, созданию предпосылок для обеспечения потребностей субъектов предпринимательства и домохозяйств в транспортных услугах высокого уровня. Развитие транспортно-логистической системы выступает формой сетевизации экономического пространства и фактором развития межрегиональной и межгосударственной интеграции и кооперации, поскольку международные ТЛС, в рамках которых соблюдаются единые международные стандарты для всех видов обслуживания, становятся составной частью национальных ТЛС. Это способствует вовлечению региональных транспортных потоков в международные транспортно-логистические системы, где эффективность транспортировки выше вследствие более низких удельных транспортных затрат и заметного ускорения движения грузов. Однако исследование показало, что современная транспортная система России не позволяет эффективно удовлетворять спрос растущих сегментов национальной экономики, обеспечить конкурентоспособные позиции на мировом рынке транспортных услуг, а также поддерживать должный уровень мобильности населения. Транспортная подвижность преобладающей части населения остается на уровне около 7000 км на 1 человека в год, что выступает одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда<sup>1</sup>.

Необходимость разработки теоретико-методических подходов к закономерностям функционирования ТЛС в контексте решения проблемы сетевизации экономики и определения их влияния на динамику основных параметров развития экономики российских регионов определили выбор темы диссертационного исследования, ее теоретическую и практическую значимость.

---

1 Обновление Транспортной стратегии: доступность, мобильность, качество// Доклад Министра транспорта РФ М.Соколова 6 декабря 2012 г. на пленарном заседании форума «Транспорт России» [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=19285](http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=19285) свободный. Проверено на 15.01.2013

**Степень разработанности проблемы.** Начало исследованию сетевых благ было положено в рамках теории общественных благ, сформировавшейся в соответствии с принципами неоклассической традиции в середине XX в. В трудах ее представителей (К.Викксель, Э.Линдаль, А.Пигу, П.Самуэльсон и др.) были определены положительные и отрицательные внешние эффекты общественных благ, обоснована необходимость использования рыночных регуляторов процессов их воспроизводства. Дальнейшее развитие представления о сетевых благах получили в работах представителей теории общественного сектора (Дж.Бьюкенен, М.Олсон, Г.Таллок, К.Эрроу и др.), основные положения которой впоследствии дадут начало теории экономики города и теории локальных общественных финансов (финансового федерализма). В работах российских экономистов (В.И.Бархатов, Е.Н.Жильцов, В.Л.Макаров, К.И.Сонин, В.Л.Тамбовцев, Ю.В.Федорова, Л.Я.Яковец и др.), использующих аналитический инструментальный и категориальный аппарат теории общественных благ, получили дальнейшее развитие теория местного общественного блага, теория клубов, теория общественного выбора, проанализированы перераспределительные эффекты налогообложения и социальных расходов, бюджетный федерализм и роль государства в обеспечении экономического роста.

Закономерности становления и функционирования сетевой экономики, сущность сетевых благ и принципы функционирования сетевых образований представлены в трудах И.Ансоффа, Дж.П.Барлоу, Р.Блэкуэлла, М.Витцеля, М.Кастельса, К.Келли, М.Кинга, В.Купермана, Р.М.Меткалфа, П.Миниарда, М.Портера, Й.Рюэг-Штюрма, М.Уорнера, Б.Фридмена, М.Хита, Д.Энджела, и др. Особенности функционирования сетевых образований в российской экономике исследованы в трудах А.А.Ардишвили, А.А.Бабаева, В.А.Бирюкова, В.Я.Горфинкеля, С.А.Дятлова, М.П.Марьяненко, Т.А.Селищевой, В.А.Швандара и др.

Современная теория региональной экономики сформировалась на основе принципов неоклассической концепции (Дж.Бортс, Ч.Джонс, Х.Зиберт, Р.Солоу, Т.Сван, Р.Холл и др.); принципов неокейнсианских, институциональных и экономико-географических моделей (Ж.Р.Бурдвиль, Х.Гирш, Х.Ласуэн, Ф.Перру, П.Потье, Х.Ричардсон, Дж.Фридман, Т.Хагерстранд, П.Хаггет и др.). В ее рамках получили развитие новые теории регионального роста (Д.Вайнштайн, Э.Венаблес, А.Гильберт, Дж.Гаглер, Е.Глейзер, Д.Дэвис, Л.Инн, П.Кругман, Т.Мори, Г.Мюрдаль, А.Пред, П.Ромер, М.Фуджита, Дж.Харрис, А.Хиршман, Т.Холмс, Дж.Эллисон и др.).

Существенный вклад в разработку проблем взаимодействия развития международной и межрегиональной транспортной инфраструктуры и основных показателей социально-экономического состояния региона,

окупаемости капитальных вложений в транспортно-логистическую систему, учета транспортно-логистического фактора в экономической динамике региона и разделении труда, инфраструктурного обеспечения экспорта транспортных услуг и его влияния на экономическое развитие региона внесли: В.И.Арсенов, С.В.Архангельский, Д.А.Ашауэр, Н.Г.Багаутдинова, Н.В.Быстров, В.А.Володин, А.Г.Гранберг, В.А.Гудков, В.А.Дергачев, В.В.Ивантер, Б.М.Лapidус, Е.М.Козаков, А.Н.Козырин, Е.А.Королева, В.Н.Лексин, Е.М.Махлин, А.М.Мигранян, А.В.Неснов, М.В.Панасюк, Ф.С.Пехтерев, М.Р.Сафиуллин, Д.А.Сергеев, Р.В.Сорокин, Н.В.Холопов и др.

Взаимодействию основных составляющих ТЛС (международных транспортных коридоров (МТК), магистралей и логистических центров (ЛЦ)), различных видов транспорта и факторам качества транспортного обслуживания посвящены труды: П.Я.Бакланова, А.И.Брехмана, В.Н.Бугроменко, Е.Ю.Винокурова, Г.А.Гольца, О.А.Григорьева, М.А.Джадралиева, Д.А.Муштакова, И.В.Никольского, Г.А.Новикова, В.А.Персианова, И.Н.Платонова, Р.К.Раджабова, Т.С.Хачатурова и др. Проблемы взаимоотношений участников логистических систем представлены в трудах В.Д.Герامي, О.М.Лопаткина, М.Б.Миротина, П.Г.Никитенко, О.А.Новикова, Т.А.Прокофьевой, С.В.Платонова, И.А.Рахманиной и др.

Несмотря на повышенное внимание со стороны отечественных и зарубежных исследователей к рассматриваемой проблеме отсутствует глубокий теоретико-методологический подход к содержанию процессов сетевизации экономики и их влияния на динамику основных мезоэкономических индикаторов. Исследования факторов и показателей оценки экономической эффективности функционирования международных и национальных ТЛС в контексте регионального развития сводятся преимущественно к решению частных задач. В этой связи представляет особый интерес комплексный подход к оценке прямого и косвенного эффекта международных ТЛС в соответствии с критериями развития экономики региона с использованием принципов теории общественных благ. Это предопределило цель, задачи и структуру исследования.

**Цель диссертационной работы** состоит в научном обосновании теоретико-методологических подходов к закономерностям воспроизводства сетевых благ, а также в разработке на основе полученных выводов методических положений и практических рекомендаций относительно содержания мер государственного регулирования, обеспечивающих реализацию ими роли факторов поступательного развития региональной экономики.

Реализация цели исследования предопределяет постановку и решение следующих основных **задач**:

1. Определить содержание сетевых благ как качественно новой формы общественных благ в условиях постиндустриальной экономики.
2. Выявить причины выделения сетевых благ в составе общественных благ и сформулировать их атрибутивные свойства.
3. Определить содержание экономического и социального результатов, внутреннего и внешнего эффектов воспроизводства сетевых благ.
4. Проанализировать содержание прямого и косвенного эффектов функционирования транспортно-логистического комплекса как сетевого блага для показателей социально-экономического развития региона.
5. Предложить алгоритм расчета прямого и косвенного экономического эффекта от формирования и функционирования действующих и перспективных транспортных магистралей.
6. Разработать методический подход к оценке влияния основных составляющих международных транспортно-логистических систем в разрезе функционирующей автомобильной магистрали, перспективного транспортного коридора и логистического центра на динамику основных показателей социально-экономического развития региона.

**Объектом исследования** являются закономерности воспроизводства сетевых благ в континууме региональной экономики.

**Предметом исследования** выступает совокупность социально-экономических и организационно-экономических отношений, возникающих в процессе воспроизводства сетевых благ в континууме региональной экономики.

**Теоретической и методологической основой диссертационного исследования** стали концепции и гипотезы, обоснованные и представленные в современной экономической литературе, которые посвящены принципам теории общественных благ, теории общественного выбора, регионального управления, геополитики, размещения производительных сил, логистики, теории систем.

В диссертации использован комплекс научных методов исследования, включающий общенаучные и специфические методы, среди которых методы сравнительного, эконометрического, рейтингового, статистического, картографического, графического анализа, системный и сценарный подходы, методы технико-экономического анализа, экспертной оценки и др. Каждый из перечисленных методов применялся адекватно его функциональным возможностям, что позволило обеспечить аргументированность и достоверность обобщений, выводов и положений диссертационной работы.

**Информационной базой исследования** послужили материалы научно-информационного направления, сведения федеральных органов государственной статистики Российской Федерации и их территориальных управлений, официальных статистических органов зарубежных государств, материалы специализированных аналитических зарубежных компаний, прогнозы развития экономики и транспортного комплекса Российской Федерации (РФ), материалы диагностики автомобильных дорог субъектов РФ, предпроектные и проектные документы по развитию ТЛС на территории России, отчетные документы органов управления автомобильными дорогами, оперативные материалы и данные российских и зарубежных логистических, транспортных, экспедиторских и др. компаний, информационные ресурсы всемирной сети Интернет и т.д.

Нормативно-правовую базу представляют законодательные акты и подзаконные документы по вопросам формирования, регулирования и развития ТЛС и ее составляющих, в том числе федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие транспортной системы РФ на период 2010 – 2015 гг.», «Транспортная стратегия РФ на период до 2020 г.», «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г.», их подпрограммы по видам транспорта и сводная подпрограмма «Международные транспортные коридоры» и др.

**Содержание диссертационного исследования** соответствует п. 1. Общая экономическая теория: 1.1. Политическая экономия: структура и закономерности развития экономических отношений; собственность в системе экономических отношений; экономические интересы; воздействие новых технологических укладов на процессы формирования и функционирования экономических структур и институтов Паспорта ВАК России по специальности 08.00.01 – «Экономическая теория»; п. 3. Региональная экономика: 3.22. Эффективность использования материальных и нематериальных факторов развития региональной экономики. Закономерности и особенности организации и управления экономическими структурами в регионах. Абсолютные и относительные преимущества региональных экономических кластеров. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах Паспорта ВАК России специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством».

**Научная новизна результатов исследования** состоит в разработке комплекса теоретико-методологических подходов к закономерностям воспроизводства сетевых благ, а также в разработке на основе полученных выводов методических положений и практических рекомендаций относительно форм и методов государственного регулирования,



обеспечивающих реализацию ими роли факторов поступательного развития региональной экономики, что конкретизируется в следующих положениях:

*По специальности 08.00.01 – Экономическая теория*

1. Определено содержание сетевых благ как качественно новой формы на постиндустриальном этапе развития неисключаемых из потребления и неконкурентных общественных благ, выступающих результатом функционирования сетевых образований как совокупности регулируемых формальными и неформальными институтами транзакций с участием государства, коммерческих и некоммерческих организаций и домохозяйств, при этом воспроизводство сетевых благ обеспечивает получение экономического и (или) социального эффекта при достижении институционального равновесия в условиях неиерархичности, нелинейности в соответствии с принципом семантической и ценностной множественности контрактных взаимодействий.

2. Выявлены причины включения в условиях постиндустриального общества в состав институциональной структуры «фирма-рынок» элемента «квазиинтеграция» и выделения сетевых благ в составе общественных благ (информатизация традиционного квартета факторов производства, повышение уровней неопределенности внешней среды и асимметрии информации, наличие общей целевой ориентацией экономических агентов, персонификация транзакций, глобализация экономического пространства, обеспечивающая унификацию закономерностей экономического развития и возможность копирования транзакций), а также сформулированы атрибутивные свойства сетевых благ (предельный продукт факторов производства растет по мере увеличения объемов их производства, предельные издержки производства стремятся к нулю, высокая интенсивность транзакций в рамках сетевого образования, положительная отдача от увеличения масштабов производства обеспечивается всей совокупностью агентов сетевого образования, что обуславливает высокую адаптивность к инновациям участников сети, предельная полезность сетевого блага увеличивается (закон Меткалфа), цена сетевого блага падает по мере роста его ценности для потребителей до момента достижения сетевым образованием оптимального размера, высокий уровень самоорганизации сетевых взаимодействий).

3. Определено наличие экономического и социального результатов воспроизводства сетевых благ, а также внутреннего и внешнего сетевого эффектов, что во взаимосвязи с отсутствием адекватного механизма выявления предпочтений потребителей и достижения равновесного объема производства обуславливает высокие издержки рыночной самоорганизации и с необходимостью обеспечивает сохранение монопольной власти

производителя (государства, предпринимательских организаций); в то же время необходимость повышения качества и товарной линейки сетевых благ, поиск новых способов финансирования их производства стимулирует развитие конкурентных отношений с участием социально ориентированных субъектов хозяйствования.

4. Доказано, что трактовка транспортно-логистического комплекса региона как сетевого блага позволяет выделить внешний прямой эффект его функционирования, проявляющийся в приросте валового регионального продукта (ВРП) вследствие функционирования ТЛС в рамках территориально-локализованного образования, внешний косвенный эффект, принимающий форму прироста объемов производства в смежных и вспомогательных видах экономической деятельности, эффект экономического влияния, отражающийся в форме прироста обеспечиваемого функционированием анализируемой магистрали товарооборота в его сопоставлении с ВРП базового региона, а также эффект экономического взаимодействия, выявляемый на основе сопоставления объемов товарооборота с объемом инвестирования в развитие транспортного комплекса региона.

*По специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)*

5. Предложен алгоритм расчета прямого и косвенного экономического эффекта от формирования и функционирования действующих и перспективных транспортных магистралей, который включает оценку эффекта при наличии платных участков автомобильных трасс; оценку эффекта при отсутствии платных участков автомобильных трасс; оценку косвенного эффекта от международного транзита для базового региона; оценку косвенного эффекта от ежедневного межрегионального и внутрирегионального транспортного потока; оценку косвенного эффекта от межрегионального грузового транзитного потока.

6. Разработан методический подход к оценке влияния основных составляющих международных транспортно-логистических систем в разрезе функционирующей автомобильной магистрали, перспективного транспортного коридора и логистического центра на динамику основных региональных показателей, что позволило сформулировать формы и методы регионального управления потенциалом МТЛС в рамках реализации стратегии развития территориальных образований, характеризующихся поступательной динамикой основных мезоэкономических индикаторов и активностью межрегионального взаимодействия.

**Теоретическая и практическая значимость** диссертационного исследования заключается в том, что теоретические выводы и обобщения,

содержащиеся в диссертационной работе, обогащают теорию общественных благ и сетевой экономики в части выявления их влияния на динамику экономических и социальных индикаторов состояния территории размещения. Развитие методических подходов к оценке влияния основных составляющих МТЛС на состояние экономики региона способствует повышению эффективности инвестиционного, трудового и внешнеэкономического потенциалов региональной экономики, а также выступает необходимым условием выполнения государством важнейших функций по обеспечению экономической безопасности страны и отдельных субъектов Федерации, укреплению единства экономического пространства страны, созданию предпосылок для удовлетворения потребностей в транспортных услугах высокого уровня, определению направлений развития территориальной организации с учетом конфигурации национальных и международных транспортных систем.

Практическая значимость диссертационной работы определяется возможностью использования ее результатов при разработке, корректировке и реализации стратегий регионального развития, программ развития региональных транспортно-логистических систем, а также в ходе проектирования транспортных магистралей и решении задач управления региональными транспортными комплексами.

Материалы диссертации могут использоваться в учебном процессе в преподавании курсов «Экономическая теория», «Региональная экономика», «Государственное и муниципальное управление».

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и выводы диссертационной работы изложены, обсуждены и получили одобрение на международных, всероссийских, региональных и межвузовских конференциях в 2011-2012 гг.: VI международной научно-практической конференции «Логистика – Евразийский мост» (Красноярск, 2011), III международной научно-практической конференции «Экономическое развитие страны: различные аспекты вопроса» (Таганрог, 2011), XXVI международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы экономических наук» (Новосибирск, 2012), VIII международной научно-практической конференции «Экономические науки в России и за рубежом» (Москва 2012) и др. Имеется 13 печатных работ по теме диссертации общим объемом 15,19 п.л. (6,36 - в авт.), в том числе 3 статьи в журналах «Экономический вестник Республики Татарстан», «Актуальные проблемы экономики и права», «Вестник экономики, права и социологии», которые входят в реестр журналов, рекомендованных ВАК России для опубликования материалов по кандидатским и докторским диссертациям.

Результаты проведенного исследования используются в деятельности ГБУ «Центр экономических и социальных исследований РТ при Кабинете Министров РТ» в ходе разработки отраслевых и комплексных целевых программ социально-экономического развития территориальных образований, а также в учебном процессе Института управления и территориального развития ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет», что подтверждено справками о внедрении.

**Структура и содержание диссертации.** Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений.

Во *введении* обосновывается актуальность темы диссертационной работы, раскрывается степень разработанности проблемы в отечественной и зарубежной экономической литературе, определяются цель и задачи, предмет и объект исследования, теоретическая основа, новизна и научно-практическая значимость диссертационной работы, апробация результатов исследования и его структура.

В *первой главе «Теоретико-методологические основы исследования воспроизводства сетевых благ в континууме территориально-локализованных образований»* представлен анализ альтернативных подходов к содержанию категориального аппарата и аналитического инструментария исследования, раскрывается содержание общественных благ, представлена их классификация и характеристика, обосновывается взаимосвязь уровня сетевизации общества и динамики основных индикаторов развития территорий.

Во *второй главе «Анализ влияния международных транспортных коридоров как сетевых благ на социально-экономическое развитие регионов»* представлен методический подход к оценке влияния транспортно-логистической системы на развитие экономики региона, позволяющий определить суммарный экономический эффект влияния, а также провести его оценку для существующих и проектируемых международных транспортных магистралей. Применение разрабатываемых и частично апробированных методов и алгоритмов оценки ориентировано на решение задач оптимизации функционирования существующих МТЛС и выбора оптимального варианта их проектирования, включая трассировку маршрутов и основные технико-экономические характеристики, на основе критериев их максимальной эффективности для развития экономики региона.

В *третьей главе «Оценка влияния перспективного международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» на динамику показателей социально-экономического развития российских регионов (на примере Республики Татарстан (РТ))»* содержится алгоритм комплексной оценки прямого и косвенного экономического эффекта функционирования

МТК «Западная Европа – Западный Китай» и Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра, а также их влияния на динамику основных мезоэкономических индикаторов с целью определения степени их влияния на экономику РТ и РФ в целом; сформулированы основные направления развития МТК и ЛЦ, обеспечивающие реализацию абсолютных и относительных преимуществ региональных образований и увеличение общего экономического эффекта для регионов зоны тяготения.

*В заключении* сформулированы выводы и результаты диссертационного исследования.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

### ***По специальности 08.00.01 – Экономическая теория***

**1. Определено содержание сетевых благ как качественно новой формы на постиндустриальном этапе развития неисключаемых из потребления и неконкурентных общественных благ, выступающих результатом функционирования сетевых образований.**

Развитие общественных благ на постиндустриальной фазе развития общества приводит к формированию сетевых благ, которые в зависимости от уровня конкурентности и исключаемости относятся к категории чистых («электронное правительство», или система электронного документооборота государственного управления, основанная на автоматизации управленческих процессов в масштабах государства или отдельного региона) или смешанных (транспортная система, всемирная сеть Интернет, система газо- и электроснабжения и др.) общественных благ. Атрибутивным свойством сетевых благ, наличие которого позволяет их выделить в составе общественных благ, выступает наличие сетевого эффекта, проявляющегося в увеличении предельной полезности каждой последующей единицы сетевого блага по мере увеличения числа его потребителей и числа транзакций в рамках сетевого образования. Исследование позволило сформулировать необходимые и достаточные условия возникновения сетевого эффекта, а именно: сетевой эффект реализуется при достижении сетевым образованием определенного объема производства сетевого блага; низкие транзакционные издержки входа новых потребителей в сеть; превышение транзакционных издержек замещения блага данного сетевого образования над издержками поведения лояльного потребителя; низкие издержки доступа к благам, комплементарным к благам данного сетевого образования; высокая специфичность активов как объектов транзакций в рамках данного сетевого образования, что делает значительными издержки выхода из числа потребителей результатов их функционирования. Институциональное равновесие в данном сегменте экономических отношений достигается при

условии, что трансформационные издержки превышают транзакционные издержки функционирования сетевого образования. При этом определенную устойчивость могут приобрести неэффективные институты, что приводит к возникновению институциональных ловушек (QWERTY-эффектов) и обуславливает устойчивость данной конфигурации контрактных отношений.

Сетевые блага являются результатом функционирования сетевых образований, субъектами которых выступают государство, коммерческие и некоммерческие организации, ориентированные на получение экономического и (или) социального результата, а также домохозяйства, реализующие правомочия собственности на факторы производства и использующие генерируемый экономический и социальный эффекты. При этом государство выполняет двойственную роль в воспроизводстве сетевых благ. С одной стороны, оно разрабатывает и реализует проекты, обеспечивающие формирование эффективной институциональной среды для реализации транзакций по воспроизводству сетевых благ и стимулирования социального результата деятельности, с другой стороны, оно выступает участником подобных транзакций, что обусловлено отсутствием действенного рыночного механизма регулирования аллокации активов, используемых в производстве сетевых благ.

**2. Выявлены причины включения в условиях постиндустриального общества в состав институциональной структуры «фирма-рынок» элемента «квазиинтеграция» и выделения сетевых благ в составе общественных благ, а также сформулированы атрибутивные свойства сетевых благ.**

Присущая для индустриальной экономики дихотомия «фирма-рынок» на постиндустриальном этапе развития общества дополняется третьим гибридным типом институциональной структуры – квазиинтеграцией, или сетевой организацией контрактных отношений, представленных преимущественно отношенческими и неоклассическими контрактами. Подобный тип организации возникает либо на основе замещения классических контрактов неоклассическими и отношенческими при сохранении автономности участников, что обусловлено необходимостью снижения транзакционных издержек функционирования неопределенной рыночной среды (транспортно-логистическая система), либо в результате выведения части контрактов из состава иерархической организации (фирмы) и включения их в число объектов рыночного регулирования (аутсорсинг и др.). Объективной предпосылкой формирования сетевых образований как формы квазиинтеграции выступает изменение содержания традиционных факторов производства под влиянием процесса информатизации активов, что находит отражение в установлении прямой зависимости между уровнем их

специализации от уровня индивидуализации их символической ценности, а также в определении воспроизводственного контура сетевых образований и их участников, а также принимаемых ими управленческих решений имеющих информационную природу рыночными сигналами от состояния внешней и внутренней среды. Функционирование субъектов хозяйствования в рамках одного или смежных видов экономической деятельности, а также обладание ими общей целевой направленности в условиях, когда процесс глобализации обеспечивает унификацию закономерностей экономического развития и копирование транзакций, выступают необходимыми условиями сетевизации экономики. Достаточными условиями являются возможность копирования транзакций и тиражирования сетевого продукта, а также персонификация контрактных отношений, превращение человеческого капитала в вид активов, обеспечивающий прирост преобладающей доли совокупного дохода, что придает особое значение инвестициям в человеческий капитал. Сетевизация экономики проявляется в формировании качественно новой пространственной (распределенной) организации воспроизводства, которая характеризуется высоким уровнем рассредоточения активов. В зависимости от уровня административных издержек вступления в сетевое образование, наличия (отсутствия) конкуренции между его участниками, типа квазиинтеграции, соотношения степеней влияния, стабильности группы целесообразно выделить сети в форме стратегического альянса (банковские холдинги), цепочка (сеть) создания ценности (финансово-промышленные группы), фокальная сеть поставок (дилерские сети), динамическая фокальная сеть (торговые сети), виртуальная организация (всемирная сеть Интернет, «электронное правительство»).

Атрибутивными признаками сетевых благ выступают свойства неконкурентности и неисключаемости из потребления, что позволяет их рассматривать как один из видов общественных благ. В то же время сетевые блага характеризуются рядом особых свойств, а именно: предельный продукт факторов производства растет по мере увеличения объемов производства сетевых благ, что делает невозможным применение неоклассических моделей экономического роста для прогнозирования динамики показателей их развития; высокая интенсивность транзакций в рамках сетевого образования, что обуславливает деформацию пространственной конфигурации, формирование в зоне действия сетевых образований «точек роста» и зон опережающего развития; положительная отдача от увеличения масштабов производства обеспечивается всей совокупностью агентов сетевого образования, что обуславливает высокую адаптивность к инновациям участников сети; при этом если для традиционных благ отдача от увеличения масштабов производства действует постепенно и линейно, то

для сетевых благ характерен экспоненциальный рост ценности по мере увеличения объемов производства. Действующий для несетевых благ закон спроса, логическим обоснованием которого выступает закон убывающей предельной полезности, для сетевых благ качественно видоизменяется (закон Меткалфа: ценность любой сети для пользователя эквивалентна квадрату количества узлов соединения) и принимает форму инверсионного ценообразования, т.е. форму прямой зависимости между величиной сети и готовностью потребителя платить за сетевое благо до момента достижения сетевым образованием оптимального размера. Доминирование в составе транзакций, составляющих сетевое образование, явных отношенческих и неоклассических контрактов обуславливает высокий уровень самоорганизации сетевых взаимодействии и высокую вероятность предупреждения оппортунистического поведения ее участников.

### **3. Определено наличие экономического и социального результатов воспроизводства сетевых благ, а также внутреннего и внешнего сетевого эффектов.**

Исследование механизма и результатов функционирования сетевых образований позволило выявить экономический (получение экономической ценности участниками сети и сетевым образованием в целом) и социальный (получение социальной ценности участниками сети и сетевым образованием в целом) результаты. Социальный результат выступает целевым ориентиром функционирования не только некоммерческих организаций – участников сети, но и коммерческих организаций, реализующих модель социально ответственного поведения. Ориентация на получение социального результата является одним из факторов устойчивых конкурентных преимуществ субъектов хозяйствования и их интегрированных образований. Экономическая и социальная ценность сетевого блага увеличивается экспоненциально по мере увеличения числа участников сетевого образования. Если экономическая ценность принимает форму результатов финансово-хозяйственной деятельности сетевого образования в целом и отдельных его участников, то социальная ценность отражается в состоянии человеческого потенциала как ключевого актива транзакций в составе сетевых образований и может рассчитываться как отношение объема социальных инвестиций к валовому объему прибыли субъектов хозяйствования или к численности персонала.

Внешний эффект функционирования сетевого образования определяется как превышение предельных общественных выгод от производства сетевых благ над предельной частной выгодой, что принимает форму экономического и (или) социального результата. Экономический результат проявляется в росте показателей экономического развития



территории размещения сетевого образования и национальной экономической системы в целом (основных макро- и мезоэкономических индикаторов). Социальный результат проявляется в росте показателей социального развития территории размещения сетевого образования и национальной экономической системы в целом, представленных группой показателей состояния здравоохранения, уровня развития физической культуры и спорта, качества образования, доступности жилья, состояния сферы ЖКХ, уровня развития культурной сферы, транспортной инфраструктуры, экологической безопасности, состояния общественного порядка и уровня предоставления государственных услуг. Перечень указанных показателей должен адаптироваться к особенностям воспроизводства данного вида сетевого блага и дополнительно включать характеристики качества социального развития. Отсутствие эффективного механизма выявления предпочтений потребителей и достижения равновесного объема производства сетевых благ, высокие издержки рыночной самоорганизации и необходимость стимулирования социально ориентированной деятельности обуславливают значительную роль государства как субъекта проектирования институтов, регулирующих (регламентирующих) транзакции в составе сети и как участника контрактных отношений. Управление развитием территории размещения сетевого образования может быть признано экономически и социально результативным при достижении целевых значений разработанной системы индикаторов.

Внутренний сетевой эффект проявляется в том, что сетевое образование обеспечивает получение существенного прироста ценности всеми его участниками. При этом предельные издержки производства стремятся к нулю, средние издержки устойчиво снижаются. Высокая интенсивность транзакций в единицу времени выступают необходимыми предпосылками внедрения продуктовых и процессных инноваций, реализации инновационного цикла.

#### **4. Доказано, что трактовка транспортно-логистического комплекса региона как сетевого блага позволяет выделить прямой и косвенный эффект его функционирования.**

Исследование закономерностей воспроизводства сетевых благ позволило выявить прямой и косвенный сетевой эффекты. Внешний прямой сетевой эффект проявляется в том, что каждый экономический агент в процессе производства, личного или производительного потребления увеличивает полезность сетевого блага для иных субъектов контрактных отношений своим участием в транзакциях. Внешний косвенный сетевой эффект проявляется в том, что экономический агент-участник сети объективно не заинтересован в увеличении числа потребителей, поскольку

последнее порождает конкуренцию между ними. В то же время существенный прирост ценности вследствие увеличения числа участников транзакций оказывает положительное влияние на полезность сети, инициирующей подобный эффект. В результате внешний косвенный эффект, принимает форму прироста объемов производства в смежных и вспомогательных видах экономической деятельности. Применительно к транспортной системе как форме сетевого товара данный вид эффекта проявляется как эффект экономического влияния, отражающийся в приросте обеспечиваемого функционированием анализируемой магистрали товарооборота в его сопоставлении с ВРП базового региона, а также как эффект экономического взаимодействия, выявляемый на основе сопоставления объемов товарооборота с объемом инвестирования в развитие транспортного комплекса региона.

Внешний косвенный эффект отражается в изменении уровня и качества жизни населения, а именно тех его составляющих, которые определяются состоянием транспортного комплекса. Показателями выступают транспортная подвижность населения; отношение уровня развития общественного транспорта к частному; уровень доступности транспорта; уровень транспортной дискриминации населения; удобство пассажирского транспорта; фонд удельного потерянного времени; доля общественного транспорта в экологически вредных выбросах; уровень развития экологически чистых видов транспорта; безопасность дорожного движения; качество транспортного обслуживания.

***По специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)***

**5. Предложен алгоритм расчета внешнего прямого и косвенного экономического эффекта от формирования и функционирования действующих и перспективных транспортных магистралей.**

Алгоритм расчета внешнего прямого экономического эффекта от формирования и функционирования действующих и перспективных транспортных магистралей реализуется в двух направлениях: оценка эффекта при наличии платных участков автомобильных трасс; оценка эффекта при отсутствии платных участков автомобильных трасс. В рамках первого направления определяется доход от международного транзитного грузового транспорта, получаемый от сбора средств за проезд по платным участкам рассматриваемого МТК базового региона, после чего определяется доход от повседневного трафика, пользующегося услугами платного участка рассматриваемого МТК базового региона, а также проводится расчет дохода от международного транзитного грузового транспорта, получаемого от сбора таможенных пошлин (при наличии такового).

Оценка внешнего косвенного эффекта от формирования, функционирования и развития данной транспортной магистрали проводится по аналогии с алгоритмом оценки прямого эффекта по следующим основным направлениям:

1. Определение косвенного эффекта от международного транзита для базового региона, при выполнении которого производится расчет дохода от сопутствующей дорожной инфраструктуры, получаемого от международного транзитного грузового транспорта.

2. Определение косвенного эффекта от ежедневного межрегионального и внутрирегионального транспортного потока, при вычислении которого производится расчет дохода от сопутствующей дорожной инфраструктуры, получаемого от ежедневного межрегионального и внутрирегионального трафика (в учет принимаются как грузовые, так и легковые автомобили).

3. Определение косвенного эффекта от межрегионального грузового транзитного потока.

Расчеты производятся с учетом следующих статистических данных: количество грузового транспорта международного/межрегионального значения, проезжающего транзитом через территорию базового региона; количество международного/межрегионального транзитного грузового транспорта, пользующегося услугами сопутствующей дорожной инфраструктуры базового региона (в разрезе каждого объекта сопутствующей дорожной инфраструктуры: автозаправочные станции (АЗС), предприятия общественного питания, станции технического обслуживания, гостиницы, торговые павильоны); интенсивность движения грузовых и легковых автотранспортных средств по направлению рассматриваемой магистрали на территории базового региона (в среднем за год/месяц/день); средняя стоимость услуг, оказываемых объектами сопутствующей дорожной инфраструктуры (в разрезе каждого объекта инфраструктуры); количество АЗС; количество объектов сопутствующей дорожной инфраструктуры, использующих специальные / традиционные налоговые режимы; фактор обратной загрузки международного транзитного грузового транспорта.

Рассчитанное значение прямого и косвенного экономического эффекта сопоставляется с ВРП базового региона, с объемом инвестиций на развитие сопутствующей дорожной инфраструктуры, объемами межрегионального и международного транзита и др.

В исследуемый период с 1996 по 2012 гг. доля товарооборота в ВРП РТ, обеспечиваемого функционированием магистрали М7 «Волга», варьируется от 0,9% до 5,5% и имеет тенденцию к росту. В среднем вклад автомагистрали в ВВП России составляет 0,1% от общего объема вклада транспортной системы в ВВП РФ. Проведенное исследование с

использованием метода корреляционно-регрессионного анализа показало, что рост объема инвестирования транспортной сферы РТ на 1% влечет за собой увеличение темпа роста экспорта, импорта, межрегионального товарооборота в целом на 0,93%.

**6. Разработан методический подход к оценке влияния основных составляющих международных транспортно-логистических систем (МТЛС) в разрезе функционирующей автомобильной магистрали, перспективного транспортного коридора и логистического центра на динамику основных региональных показателей.**

Разработанный методический подход к оценке влияния транспортно-логистической системы как сетевого образования на экономику региона предполагает проведение расчетов в трех базовых направлениях:

1. Оценка влияния существующих транспортных коридоров и магистралей на изменение основных показателей социально-экономического развития региона.

2. Оценка влияния перспективных международных транспортных магистралей на изменение основных показателей социально-экономического развития региона.

3. Анализ влияния логистических центров на интенсификацию передвижения грузопотоков в рамках рассматриваемых МТК и магистралей.

Данные направления являются взаимодополняемыми по отношению друг к другу и позволяют произвести комплексный анализ влияния каждого элемента ТЛС на социально-экономическое состояние региона.

Анализ трассы прохождения изучаемой транспортной магистрали через территорию базового региона включает в себя характеристику анализируемой магистрали по основным параметрам (протяженность; уровень развития сопутствующей дорожной инфраструктуры; уровень инвестирования в строительство и содержание; экономические характеристики каждого региона, через которые пролегает магистраль; интенсивность движения транспортных потоков в разрезе регионов и др.). На последующих стадиях проводится анализ темпов экономического роста и уровня социально-экономического развития базового региона до формирования транспортной магистрали; анализ темпов экономического роста и уровня социально-экономического развития базового региона после формирования изучаемой транспортной магистрали.

При определении степени влияния системы международных транспортных коммуникаций на экономику региона основное внимание уделяется анализу товарооборота регионов, что не дает возможности провести качественную и многогранную оценку влияния транспортных коммуникаций на региональное развитие. В связи с этим традиционно

используемые критерии анализа были дополнены авторскими, основанными на учете показателей социально-экономического развития региона в разрезе таких составляющих как: показатели экспортного, импортного, инвестиционного, социального, логистического, транзитного составляющих региональной социально-экономической системы, а также динамики объема оптового и розничного товарооборота.

Прямой внешний эффект функционирования транспортной магистрали проявляется во вкладе транзитной транспортировки в рост ВРП, косвенный внешний эффект связан с позитивными изменениями показателей в смежных и вспомогательных отраслях. Помимо этого проводится расчет показателя товарооборота, обеспечиваемого функционированием анализируемой магистрали и его сопоставление с ВРП базового региона (эффект экономического влияния), а также сопоставление данного показателя с объемом инвестирования в развитие транспортного комплекса региона (эффект экономического взаимодействия). Формирование магистрали способствует образованию для региональной экономики определенного эффекта (в том числе и отрицательного). Если в конкретной ситуации затруднена оценка прямого эффекта, то целесообразно производить расчет показателей эффекта экономического влияния и эффекта экономического взаимодействия, позволяющих определить результат влияния развития транспортного комплекса на социально-экономическое состояние региона. Расчет данных показателей является аналогом оценки прямого эффекта и может выступать в качестве основы определения темпов изменения основных экономических показателей региона, уровня развития кооперационных связей, логистической сферы.

Анализ в рамках второго направления включает четыре этапа. Первым этапом из них является анализ перспективных трасс прохождения изучаемого МТК через территорию базового региона, поскольку от формирования оптимального маршрута прохождения транспортного коридора зависит эффективность его становления и развития. Определение оптимальной трассы основывается на 25 частных критериях, которые, в конечном итоге позволяют достичь оптимума по максимальному экономическому эффекту для развития регионов зоны экономического влияния трассы магистрали. На следующем этапе осуществляется определение существующих и прогноз перспективных объемов межрегиональных и международных транзитных потоков по направлению выбранной трассировки МТК через территорию базового региона. В отношении существующих грузопотоков при отсутствии статистических данных определяется объем транзита через территорию базового региона (в разрезе всех типов товаров, перевозимых автомобильным транспортом) в натуральных единицах за определенный (выбранный) промежуток времени, исходя из которого определяется средний объем

продукции перевозимый ежегодно. В отношении перспективных объемов транзитных потоков учитываются прогнозы экспертов и проводится вычисление прямого и косвенного экономического эффекта в разрезе наиболее пессимистичных и наиболее оптимистичных данных по транзиту. В отличие от предыдущего направления анализ темпов экономического роста и уровня социально-экономического развития базового региона до и после формирования изучаемой транспортной магистрали не осуществляется, поскольку магистраль в рассматриваемом случае является перспективной и все расчеты основаны на прогнозных оценках. Определение эффекта экономического влияния и взаимодействия также не выполняется вследствие того, что данные коэффициенты должны быть оценены на основании реальных данных (товарооборота, объемов инвестирования, объемов транзита, уровня развития сопутствующей дорожной инфраструктуры, объемов ВРП базового региона), поэтому оценка прямого и косвенного эффекта является заключительным этапом по второму направлению.

Третье направление решения оценочных задач связано с анализом влияния логистических центров (межрегионального и международного уровней) на интенсификацию передвижения грузопотоков в рамках рассматриваемых МТК и магистралей.

Методика расчета прямого и косвенного экономического эффекта от формирования и функционирования перспективных транспортных магистралей соответствует методике по первому направлению (оценке экономического эффекта от функционирующих МТК и магистралей). Результаты расчетов внешнего прямого эффекта в отношении магистрали представлены на рис. 1.



Рис. 1. Прогнозируемый вклад МТК «Западная Европа - Западный Китай» в ВРП Республики Татарстан (внешний прямой эффект), млн.руб.

Прямой экономический эффект от формирования, функционирования и развития МТК «Западная Европа – Западный Китай» для Республики Татарстан составит: в первый год функционирования магистрали 1,468 млрд.руб.(без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 1,511 млрд.руб.(с учетом обратного потока международного грузового транспорта). Средний темп роста данного показателя в первые 5 лет составит 1,5-3,5%. Учитывая данные темпы роста, к 5 году функционирования величина прямого эффекта составит 1,566 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 1,707 млрд.руб.(с учетом обратного потока международного грузового транспорта).

Результаты расчетов внешнего косвенного эффекта в отношении магистрали представлены на рис. 2.



Рис. 2. Прогнозируемый внешний косвенный эффект от формирования МТК «Западная Европа-Западный Китай» для Республики Татарстан, млн.руб.

Косвенный экономический эффект от формирования рассматриваемого транспортного коридора при данном уровне (или незначительном развитии) сопутствующей дорожной инфраструктуры для РТ составит 3,271 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 3,286 млрд.руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта), что составляет 0,2% ВРП региона. За 5-летний период функционирования магистрали значения данного показателя возрастут до 3,305 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 3,353 млрд.руб.(с учетом обратного потока международного грузового транспорта).

Прогнозируемый общий экономический эффект от формирования МТК «Западная Европа - Западный Китай» для РТ составит: в 1 год функционирования магистрали – 4,741 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 4,797 млрд.руб.(с учетом обратного потока международного грузового транспорта). За пятилетний период

развития данного МТК при повышении эффективности организации международных товарных и пассажирских потоков, укреплении кооперационных и интеграционных межрегиональных и международных связей, показатели общего экономического эффекта возрастут до 4,872 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 5,061 млрд.руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта), что составит порядка 0,5% ВРП РТ.

Фактический косвенный экономический эффект от формирования рассматриваемого МТК при данном уровне (или незначительном развитии) сопутствующей дорожной инфраструктуры для бюджета РТ составит 410,58 млн.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 411,92 млн.руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта). За 5-летний период функционирования магистрали значения данного показателя возрастут до 413,73 млн.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 418,22 млн.руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта).

Фактический общий экономический эффект (с учетом налогообложения) от прохождения МТК «Западная Европа – Западный Китай» по территории Республики Татарстан для бюджета РТ составит: в первый год функционирования магистрали 1,878 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 1,923 млрд.руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта). За 5-летний период развития данного МТК показатели общего экономического эффекта в бюджете РТ возрастут до 1,98 млрд.руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 2,125 млрд.руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта), что составляет порядка 0,25% ВРП РТ.

В целом, формирование нового МТК по оптимальному варианту трассы позволит увеличить к 2018 г. грузопоток в сегменте автомобильного транспорта в регионах, тяготеющих к магистрали, на 7-10%, при адекватном увеличении объемов налоговых поступлений в федеральный и региональный бюджеты, повышении занятости в сфере транспортной инфраструктуры, что определяет основные параметры экономической, бюджетной и социальной эффективности коридора.

Таким образом, проведенная оценка влияния основных составляющих МТЛС (в разрезе функционирующей автомобильной магистрали, перспективного транспортного коридора и логистического центра) на экономику регионов зоны тяготения позволила выявить масштабы воздействия формирования и развития данных составляющих на основные макроэкономические показатели, уровень межрегиональных экономических



связей, а также сопутствующей дорожной инфраструктуры регионов зоны экономического влияния трассы магистрали и локализации логистического комплекса, что может быть использовано в ходе разработки стратегии социально-экономического развития субъектов Федерации, относимых, согласно типологии Министерства регионального развития РФ, к числу регионов-«локомотивов роста», опорных и старопромышленных регионов.

### **III. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА**

#### **Статьи в изданиях, рекомендованных ВАК РФ:**

1. Стяжкин М.Н. Международные логистические системы как фактор развития региональной экономики / М.Н.Стяжкин, М.В.Панасюк, Е.М.Пудовик // Экономический вестник Республики Татарстан. 2012. №2. 0,83 п.л. (авт. - 0,42 п.л.)

2. Стяжкин М.Н. Подходы и методы анализа влияния международных транспортно-логистических систем на социально-экономическое развитие региона / М.Н.Стяжкин // Актуальные проблемы экономики и права. 2013. №1(25). 0,65 п.л.

3. Стяжкин М.Н. Оценка влияния основных составляющих транспортно-логистической системы на развитие экономики региона / М.Н.Стяжкин // Вестник экономики, права и социологии. 2012. №4. 0,75 п.л.

#### **Монографии, публикации в журналах и сборниках научных трудов, материалах конференций:**

4. Стяжкин М.Н. Российский регион в системе глобального кооперационного взаимодействия (коллективная монография) / М.Н.Стяжкин, М.В.Панасюк, Р.В.Кашбразиев, М.З.Гибадуллин и др. Казань: Изд-во «ФЭН» Академии наук РТ. 2011. 9,42 п.л. (авт. - 1 п.л.).

5. Стяжкин М.Н. Влияние транспортной системы России на ее экономику / М.Н.Стяжкин // Сборник XX-ой научно-практической конференции молодых ученых и аспирантов, посвященной Году учителя в РФ и РТ. Казань: ТГГПУ, 2010. 0,25 п.л.

6. Стяжкин М.Н. Уровень конкурентоспособности транспортной отрасли России на современном этапе / М.Н.Стяжкин // В кн.: Социально-экономическое развитие регионов и конкурентоспособность предприятий. Сборник VI всероссийской научно-практической конференции. Пенза: РИО ПГСХА, 2010. 0,25 п.л.

7. Стяжкин М.Н. Проблемы транспортной системы России на современном этапе / М.Н.Стяжкин // В кн.: Правовые и социально-экономические проблемы современной России: теория и практика. Сборник III всероссийской научно-практической конференции. Пенза: РИО ПГСХА, 2010. 0,25 п.л.

8. Стяжкин М.Н. Формирование логистических центров как направление решения современных проблем логистической, транспортной и экономической сферы / М.Н.Стяжкин // В кн.: Логистика – Евразийский

мост. Сборник VI международной научно-практической конференции. В 2 ч. Ч.2. Красноярск: Краснояр.гос.аграр.ун-т, 2011. 0,45 п.л.

9. Стяжкин М.Н. Развитие системы международных транспортных коридоров как фактор формирования единого экономического пространства России / М.Н.Стяжкин // Механизмы регулирования социально-экономического развития регионов России [Электронный ресурс]. Сборник I всероссийской научно-практической конференции. Тверь: 2011. 0,31 п.л.

10. Стяжкин М.Н. Международный транзит и развитие внешней торговли страны / М.Н.Стяжкин // В кн.: Экономическое развитие страны: различные аспекты вопроса. Сборник III международной научно-практической конференции. М.: Перо, 2011. 0,5 п.л.

11. Стяжкин М.Н. Актуальность формирования и развития МТК и их роль в развитии социально-экономической сферы России / М.Н.Стяжкин // В кн.: Актуальные вопросы экономических наук. Сборник материалов XXVI международной научно-практической конференции. Новосибирск: НГТУ, 2012. 0,6 п.л.

12. Стяжкин М.Н. Международный транспортный коридор «Западная Европа-Западный Китай» как фактор интенсификации межрегиональных и международных интеграционных связей и реализации транзитного потенциала региона / М.Н.Стяжкин // В кн.: Экономические науки в России и за рубежом. Материалы VIII международной научно-практической конференции. М.: Спутник, 2012. 0,63 п.л.

13. Стяжкин М.Н. Оценка влияния транспортно-логистической системы на социально-экономическое развитие региона / М.Н.Стяжкин // Научная молодежь Приволжскому федеральному округу. Сборник статей. Казань: Казан.ун-т, 2012. 0,3 п.л.